

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030

DOCUMENTO Nº 1: INTRODUCCIÓN. RECOPIACIÓN Y SISTEMATIZACIÓN DE TODA LA INFORMACIÓN DISPONIBLE.

	Pág.
1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO	2
1.1. PREÁMBULO	2
1.2. INTRODUCCIÓN.....	4
2. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN	7

ANEXO 1: FICHAS DE RECOGIDA

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

1.1. PREÁMBULO

Dentro de los trabajos a desarrollar por la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente (en adelante Consejería) durante la presente legislatura, se encuentra el desarrollo de un Plan Director de Infraestructuras y Movilidad para Asturias (PIMA), con una vigencia que abarcaría los años 2015-2030. Este Plan incidiría sobre todas las infraestructuras y servicios de transporte que se asienten en el territorio regional, independientemente de su titularidad, y comprendería el análisis y diagnóstico, la formulación de objetivos y la propuesta de actuaciones en cuanto a la accesibilidad y los sistemas de movilidad que se persiguen desde la óptima sostenibilidad territorial.

En el Principado de Asturias, el desarrollo de las infraestructuras viarias ha supuesto un vuelco en el sistema de comunicaciones de la región, eliminando parte del aislamiento histórico que la compleja orografía del Principado había generado con respecto al resto del territorio nacional, proporcionando un nuevo esquema de comunicaciones interiores por carreteras y autovías de mucho mejores condiciones de diseño, seguridad y accesibilidad, a la vez que ha incidido en una modificación muy sensible de la articulación del Principado respecto a los territorios limítrofes y respecto a las propias comarcas, concejos y asentamientos interiores. En paralelo, la articulación de los servicios públicos de transporte, la evolución de la motorización y los cambios en la población, así como elementos y condicionantes ambientales y energéticos externos e internos al Principado, han incidido y van a incidir de forma creciente a medio y largo plazo, en la exigencia de nuevos criterios de accesibilidad por carretera y en nuevos condicionantes para el diseño, organización y planificación de las redes y de su uso, afectando a las pautas y a la satisfacción de las necesidades de movilidad en el territorio. Y ello habrá de producirse en conjunción con la oferta de servicios y accesibilidades complementarias aportadas por los sistemas ferroviarios, portuarios y aeroportuarios, así como por procesos de racionalización y minimización de las necesidades de movilidad, asociados a medidas ligadas a la reducción de la movilidad obligada, y a la mejora del grado de ocupación de la capacidad potencial de los sistemas de transporte, para optimizar su eficiencia económica, energética y ambiental.

La primera década del actual siglo XXI ha terminado con una de las mayores crisis económico-financieras de los últimos dos siglos, cuyas consecuencias para países como España y Comunidades Autónomas como el Principado de Asturias son de una tremenda significación, tanto desde las perspectivas del bienestar de los ciudadanos, como desde las perspectivas de la

intervención pública para mantener los sistemas, infraestructuras, dotaciones y servicios ligados a esa sociedad de bienestar.

El marco en que cabe esperar que se desenvuelva la sociedad asturiana en los próximos años es el de una sociedad española marcada por la crisis, y un entorno mundial en rápido cambio, con dinámicas contradictorias y tensiones crecientes en el plano de las áreas de poder económico, con una Unión Europea de influencia mundial decreciente, y cada vez más dependiente de recursos naturales y materias primas procedentes del exterior, sobre las que, por otra parte, los incrementos de la demanda cuestionan su sostenibilidad y tensionan sus precios.

Este horizonte está exigiendo políticas y cambios de actitud en los modos y medios de organización, uso y producción del territorio y de sus recursos, así como en la consideración y actuación sobre el patrimonio natural, cultural y sobre el capital productivo históricamente desarrollado sobre el mismo.

Se aprueban nuevas Directivas Europeas y se establecen nuevas exigencias que se transforman en modificaciones de los Tratados o de los Acuerdos Vinculantes entre las partes, que exigen modificaciones en las leyes estatales y regionales o, incluso en las Constituciones de los países miembros, que no pueden ser dejadas de tener en cuenta en una planificación, la del sistema de transporte, cuyo periodo de consideración se extiende hasta el año 2030, y cuya incidencia es determinante en aspectos nucleares de la evolución territorial posible.

Por ello, las consecuencias que se derivan de documentos como la Hoja de Ruta Europea 2050, la Estrategia Europea 2020, las nuevas Directivas aprobadas, las nuevas políticas derivadas de los Acuerdos de Estabilidad Presupuestaria, o las medidas y políticas específicas en materia de energía y transporte, entre otras, deben ser el punto de partida que enmarque el análisis, diagnóstico y propuestas para dicho sistema.

En ese sentido, se parte del hecho incontrovertible de que el transporte y el consumo de energía asociado al mismo, son elementos totalmente interrelacionados con los nuevos criterios e imperativos de sostenibilidad territorial y ambiental, fundamentalmente a partir de unas hojas de ruta y directivas europeas que han dado lugar a cambios generales de la legislación básica de referencia con incidencia en el sistema de transporte, ya sea la territorial, del suelo, o ambiental; o la propia legislación sectorial de los modos, medios o formas de organización, gestión o de los propios vehículos de transporte.

Como **conclusiones** desde los condicionantes globales y europeos al sistema de transporte y de las transformaciones del sistema de transporte en España y Asturias cabe citar las siguientes:

1.- Desde la perspectiva de la accesibilidad a los mercados globales futuros dominantes, España continúa con su alejamiento de los centros previsibles en el horizonte 2030. Alejamiento y pérdida de accesibilidad que se ha ido acrecentando con las sucesivas ampliaciones de la UE hacia el este y que culmina con el previsible alejamiento de los centros económicos determinantes desde el Atlántico al Pacífico. Las consecuencias de este hecho son claras desde una doble perspectiva: la menor accesibilidad va asociada a crecientes costes de transporte medios para los productos de exportación e importación. Ello disminuye la competitividad de nuestros productos, pero también potencia los mercados locales que, en el caso español y sus ámbitos más cercanos (norte de África, Portugal, Francia, Italia, y en general la Europa occidental) tienen un tamaño poblacional y una capacidad adquisitiva importante. La segunda perspectiva hace referencia a la importancia que adquieren para las relaciones con el Pacífico los transportes aéreos, los marítimos y las comunicaciones en red.

2.- Desde la perspectiva de las Hojas de Ruta y Políticas Europeas de incidencia en el transporte, queda claro que los objetivos están presididos por una perspectiva fundamentalmente ambiental (de reducción de emisiones), por lo que la reducción de la dependencia de combustibles fósiles y la mejora de la eficiencia energética son dos aspectos capitales de todas las políticas propuestas, adquiriendo las políticas de innovación un papel relevante a su servicio.

3.- Sobre la adecuación de la red de infraestructuras y la accesibilidad, los criterios son claramente los de primar la seguridad y de proporcionalidad a la demanda en su diseño y características. Además, la implantación de redes inteligentes y de los servicios asociados para una gestión más eficiente del transporte y de los nuevos vehículos y tecnologías deben ir intrínsecamente asociados a las nuevas intervenciones en la red, buscando sinergias y reducción de costes en inversiones que tienen un largo plazo de amortización.

4.- En cuanto a los nuevos combustibles y el desarrollo de nuevas tecnologías de transporte, se espera que los combustibles derivados del petróleo sigan siendo la tecnología predominante en la proyección al horizonte del 2030, a pesar de los previsibles precios elevados. No obstante, los biocombustibles ecológicos (de segunda generación) han de cumplir la tasa de incorporación de los convencionales del 10% para 2020, si bien España está lejos de esta cifra en la actualidad.

La viabilidad de que el hidrógeno adquiera un grado de utilización significativo que aconseje previsiones significativas es muy reducida. Tanto en su uso como combustible para motores o como combustible para pilas de hidrógeno, pese a que ha demostrado que como combustible en un motor es igual de eficiente que la combustión de cualquier otro producto y el doble de eficiente si se usan

pilas de hidrógeno, lo cierto es que las previsiones sobre su uso no van mucho más allá de un 20% de los combustibles para 2050.

5.- Las consecuencias más importantes que se derivan de la evolución global y de las perspectivas de intervención y regulación de la Unión Europea se dirigen, conjuntamente, a un importante incremento en los costes del transporte y, en particular, del que se realiza con base a combustibles fósiles emisores de gases de efecto invernadero. Las razones y sus consecuencias para el Principado de Asturias son evidentes:

- La movilidad en el Principado genera un fuerte tráfico individual privado en una gran parte de su territorio. Se plantea una situación muy complicada desde el acceso a los servicios públicos (sanidad, fundamentalmente, pero no sólo) que necesariamente deben centrarse, en grandísima parte, en servicios de transporte público, cuya viabilidad económica hay que asegurar, precisando la potenciación del papel del Consorcio de Transportes de Asturias.
- Aunque el encarecimiento del transporte beneficiará a los mercados locales (y en este sentido deberían colaborar las administraciones), la sociedad actual dista mucho de poder ser autosuficiente a nivel local, lo que va a implicar un encarecimiento sensible de los costes de muchos productos (cuya autoproducción debería ser también incentivada entre los emprendedores locales).
- El encarecimiento del transporte privado producirá una reducción en la demanda, siguiendo las pautas ya generadas por la crisis, que incidirá fundamentalmente sobre la carretera y que debe ser aprovechada por el sistema público para dar alternativas a la movilidad privada, que incrementen el grado de ocupación y satisfacción de su oferta y la viabilidad económica de los servicios. Este aspecto debe ser un punto crucial en los análisis del PIMA, estableciendo los ámbitos e itinerarios en que tal sustitución es viable con garantías, y las actuaciones a desarrollar al respecto.
- Igualmente, las políticas territoriales y urbanísticas y la adecuación de las infraestructuras a establecer en el PIMA deben dirigirse a minimizar los tiempos y costes de los recorridos de los transportes públicos con medidas que aumenten su rentabilidad, eficiencia y competitividad en los principales ejes de transporte.

1.2. INTRODUCCIÓN

El Plan Director de Infraestructuras para la Movilidad de Asturias, PIMA en el acrónimo a que se hace referencia en lo sucesivo, es un innovador instrumento de planificación con que el Gobierno del Principado de Asturias quiere diseñar el futuro de las comunicaciones y los servicios de transporte de una forma coordinada modal y territorialmente, planteando dicha integración en un triple sentido:

- En primer lugar, y esencialmente, considerando la más sostenible y conveniente movilidad de viajeros y mercancías, como el principio inspirador de todo el Plan, de “infraestructuras para” ese determinado fin. Lo que conduce a que es preciso cambiar los ejes básicos de actuación de los instrumentos de planificación desarrollados hasta el momento, que no tenían suficientemente en consideración dicha sostenibilidad en términos económicos, ambientales y sociales.
- En segundo lugar, y en consecuencia de lo anterior, contemplando el conjunto y la máxima complementariedad de las infraestructuras y modos de transporte, sean terrestres, marítimas o aéreas, y todos los modos y sistemas concernidos, ya se refiera a su diagnóstico o ya se centre en sus propuestas de actuación, que no se plantean independientemente, partiendo así de que el objetivo es la concepción de un Plan de Infraestructuras integrado plenamente en la ordenación territorial de Asturias, como obligada referencia común y vínculo de dicha integración, y por ello planteado como Plan en un tiempo paralelo a la revisión de las Directrices Regionales de Ordenación del Territorio y plenamente integrado con las mismas a través, sobre todo, de una común jerarquización de las distintas infraestructuras.
- En tercer y último lugar, integrando también dichas propuestas sobre infraestructuras y servicios para la movilidad en un solo documento, pues solo desde la síntesis gráfica y funcional de “red suma” de las infraestructuras y servicios de titularidad estatal y autonómica, se pondrá en evidencia la justificación para una actuación coherente sobre el territorio asturiano. Y ello implica establecer dos niveles: un primer nivel de compromisos de la Administración Autonómica y un segundo nivel de propuestas, o recomendaciones, que se plantean por ésta a la Administración General del Estado.

No se pretende en ningún caso sustituir a la Administración del Estado en sus labores de planificación de infraestructuras y en concreto de redacción de sus planes sectoriales, sino de recoger una serie de actuaciones, en modo alguno exhaustiva, que son fundamentales para la movilidad y vertebración territorial del Principado de Asturias.

En definitiva, el PIMA se asienta sobre tres postulados básicos:

1.- Sostenibilidad económica, social y ambiental; descartando las infraestructuras como fin en sí mismo y apostando por su vocación de servicio para el desplazamiento de las personas, el transporte de mercancías y en definitiva, el progreso económico de Asturias. Sostenibilidad:

- Porque la crisis lo exige y porque los recursos económicos y ambientales son escasos y hay que optimizarlos.
- Porque hay recursos naturales y territoriales valiosos que son no renovables y que no pueden sacrificarse gratuitamente con infraestructuras ineficientes o de escasa rentabilidad social.
- Porque la accesibilidad en el conjunto del territorio regional ha mejorado mucho en los últimos años, y aunque hay necesidades pendientes de atender en cuanto a nuevas infraestructuras –que el PIMA identifica-; es imprescindible atender las necesidades de conservación y mantenimiento de la ya vasta dotación en infraestructuras que tenemos.
- Porque el transporte y la movilidad motorizados a los que las infraestructuras sirven son uno de los principales emisores de CO₂, causantes del cambio climático, y a la vista de sus devastadores efectos globales, es irrenunciable apostar por los modos menos contaminantes, y siempre que sea posible, por la movilidad no motorizada o el recurso a las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, que cada vez con más frecuencia pueden suplir la necesidad de los desplazamientos físicos.

2.- Visión territorial, reconociendo que Asturias tiene una realidad territorial heterogénea, con un Área Central que concentra más de las $\frac{3}{4}$ partes de la población y del VAB regional y con unas necesidades de movilidad específica; unas Áreas Oriental y Occidental menos pobladas pero que tienen carencias de infraestructuras y movilidad que hay que atender; u una vocación de consolidar la vertebración y el equilibrio territorial del conjunto de Asturias; desde la conciencia de que los ciudadanos, con independencia de donde vivan, tienen que tener cobertura de servicios básicos para desplazarse o transportar productos o mercancías que se necesitan o se generan.

3.- Vocación integradora, tanto modal –contemplando los diferentes modos de transporte y el esencial papel de la intermodalidad- , como competencial –contemplando las necesidades en materia de infraestructuras con independencia de que la competencia para ejecutarlas sea del Estado como del Principado de Asturias. Para las primeras tiene un carácter de propuesta, o recomendación, o demanda a la AGE. Las segundas son vinculantes para el Principado, por referirse a las carreteras de su titularidad, y se plasman en un PAT de Carreteras. La visión unitaria de la “red suma” y el aprovechamiento de sus complementariedades, evitando solapamientos o

descoordinaciones, es premisa para el buen uso de los recursos económicos y territoriales; y premisa por tanto de este PIMA.

El objetivo, por ambicioso y novedoso en su planteamiento, no es fácil de plasmar en un documento que, por otro lado, debe ser sintético para que pueda ser comprendido en su verdadero alcance por un variado conjunto de estamentos institucionales y ciudadanos en general. A tal fin, el presente PIMA resume el amplísimo espectro de los trabajos desarrollados a lo largo de los años 2013 y 2014, dirigidos desde la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, en donde, tras compilar y analizar todos los grandes planes y estrategias planteadas a nivel europeo, estatal y autonómico, se formula un diagnóstico de la movilidad, se plantean unos objetivos y, finalmente, se articulan unas propuestas de actuación para el periodo 2015-2030 en los dos aludidos niveles: las que vinculan a la Administración del Principado en las infraestructuras y servicios de su titularidad y las que se presentan como razonables y razonadas demandas hacia la Administración estatal, que se plantean en un tiempo paralelo a la tramitación del PITVI, Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, promovido por el Ministerio de Fomento.

Y en los trabajos para la elaboración del PIMA, además del apoyo básico de la consultoría técnica contratada al efecto, ha sido fundamental la participación coordinada de las Direcciones Generales de Infraestructuras, y de Transporte y Movilidad, y del Consorcio de Transportes de Asturias, no solo aportando los pertinentes datos que soportan el diagnóstico de las infraestructuras y de la movilidad, sino formulando criterios de evaluación e intervención, desde la experiencia de la gestión de cada estamento de esta Administración Autonómica, lo que aporta un valor añadido esencial y hace que el propio PIMA sea a la vez un Plan de Carreteras, un Plan de Movilidad Sostenible, y una base coherente para el planteamiento de las observaciones y observaciones al instrumento de planificación estatal, el PITVI

Entre el primer grupo de propuestas de responsabilidad del Principado, en efecto, destaca el Plan Autonómico de Carreteras (PAC) 2015-2030, que toma el relevo del ya concluido plan anterior, que había sido planteado para el periodo 2000-2010. Y como presentación sumaria de este principal instrumento de programación de las infraestructuras de responsabilidad regional, cabe resaltar que:

Es un Plan realista en las previsiones de inversión, en coherencia con una época en donde el gasto en políticas sociales (sanidad, educación, asistencia social) es prioritario y en el que, además, se parte ya de un considerable patrimonio viario autonómico en términos de cantidad y calidad de esas infraestructuras de carreteras, pero que a la vez apuesta por un crecimiento del gasto en estas políticas conforme vaya avanzando la recuperación económica.

- El objetivo de rentabilizar la denominada “red suma” de infraestructuras estatal y autonómica, y particularmente de carreteras dentro de la obligada tipificación legal como instrumento de ordenación – racionalización – territorial, donde son más patentes las necesidades de complementariedad, hace que la parte de inversión autonómica haya de ser relativamente menor respecto a anteriores planes de carreteras.
- Como consecuencia de los dos planteamientos anteriores, es preciso poner el énfasis en la óptima conservación y adecuada explotación de la red viaria existente. Gestionar correctamente el patrimonio y los recursos actuales, cuestionando la frecuente tendencia al incrementalismo en la inversión y hacia la expansión general del patrimonio infraestructural, lo que constituye una evidente necesidad impuesta por la realidad actual.

En definitiva, el PIMA parte de un convencimiento previo de que, tras décadas de inversión en infraestructuras de transporte, es la hora de reflexionar sobre cómo mejorar los servicios que soportan dichas infraestructuras, es decir, que es más importante “lubricar” el sistema existente que expandir la red soporte con la construcción de más infraestructuras, sobre todo poniendo el valor el sistema ferroviario de transporte de viajeros en cercanías, de gran cobertura territorial, pero de mejorable sistema de explotación. Y en ello, partir de la aludida “red suma”, estatal y autonómica, y considerando todos los modos de transporte, es indispensable para contemplar el sistema de transporte en su conjunto, que, por otra parte, es lo que prescribe la propia Ley 8/2006 de Carreteras del Principado de Asturias, donde ya desde la aproximación sectorial exclusiva del Plan Autonómico de Carreteras, exige en su artículo 8º, epígrafe b), que se estudie “La descripción y análisis de las carreteras en relación con el sistema general de transportes, modelo territorial y principales índices de desarrollo sociales y económicos”, es decir, que no se acometa un análisis sectorial exclusivamente, sino que se enfoque de forma más integral, razón que se refuerza cuando el Plan de Carreteras se enmarca dentro del Plan de Infraestructuras para la Movilidad de Asturias.

En todo este recorrido se ha seguido un escrupuloso proceso de evaluación de las necesidades de inversión en la red de titularidad autonómica basado en la fijación de unas “características objetivo” por clases de red –regional, comarcal y local de primer y segundo orden – que determinan la teórica actuación en cada tramo si no cumplen con dichos estándares en cuanto al ancho de calzada y superan un determinado umbral de intensidad media diaria de tráfico. La aproximación final del cálculo de la inversión que conlleva la aplicación del Plan conduce hacia un esquema de intervención en donde se seleccionan algunos tramos objeto de nueva e importante inversión viaria, y se deja una mayor parte de la red de carreteras para su óptima conservación sin alterar

sustancialmente sus actuales características de anchura y trazado, pero manteniendo el énfasis en el objetivo de la máxima seguridad vial.

En definitiva, el enfoque basado en el máximo aprovechamiento de los recursos infraestructurales existentes es en todo paralelo a otros planteamientos en los campos de la ordenación territorial y el urbanismo, donde los actuales esfuerzos se centran más en un proceso de rehabilitación y revitalización de “lo ya construido” bajo parámetros de sostenibilidad. Las infraestructuras para la movilidad también son objeto de un proceso de aproximación semejante, frenando su expansión indiscriminada y optimizando, por tanto, su funcionalidad y nivel de servicio, donde el proceso de evaluación coste/beneficio de las infraestructuras se torna cada vez más necesario, en los planteamientos de racionalidad de que parte el PIMA.

Y en el anterior enfoque, cobra esencial importancia la articulación del Área Metropolitana de Asturias, como espacio central policéntrico, que constituye el verdadero sistema neurálgico para la dinamización de Asturias, en la que dotar de unas infraestructuras y servicios de movilidad sostenible de viajeros y mercancías pasa por no diversificar más las polaridades – a salvo del actual proceso de implantación de la ZALIA – para conservar el equilibrio interno en ese conjunto metropolitano funcional y, a su vez, no mermar o sostener un desarrollo armónico de los territorios menos poblados y más periféricos de Asturias. El PIMA se formula así en ese contexto de múltiples equilibrios: entre la racionalización de las importantes y geográficamente densas infraestructuras centrales, y la dotación de las infraestructuras y servicios de movilidad en los espacios periféricos; entre la consolidación de un auténtico sistema ferroviario de movilidad para viajeros en el espacio central, donde existen esos recursos, y el diseño de un sistema de movilidad para mercancías que también potencie el ferrocarril; junto con los equilibrios intermodales, tanto en viajeros como en mercancías, que supondrá la efectiva llegada de la alta velocidad a Asturias, con su impacto en el Aeropuerto de Asturias y en el desarrollo logístico de los puertos de Gijón y Avilés.

Introducir tantos elementos de análisis y reflexión en un solo documento constituye un riesgo, que se acentúa cuando también se formulan las correspondientes propuestas de intervención en los dos niveles diferenciados de vinculación, donde solo las propuestas relativas a la Administración del Principado tienen el correspondiente grado de compromiso. Ese ha sido el reto del PIMA que ahora se presenta para el proceso de participación pública e institucional. Incidiendo en esta cuestión, hay que señalar el carácter de Planeamiento Director del PIMA, lo que conlleva que algunas de las actuaciones que en este Plan se abordan hayan de tener necesariamente una solución diferida a un momento posterior al de su aprobación. Ello es plenamente coherente con su papel de instrumento de coordinación, que en determinadas intervenciones esenciales para la movilidad, sólo debe

marcar las grandes líneas de acción en su planificación y gestión, que dan trabazón al conjunto, y que no cabe detallar pues pertenecen también a la esfera de decisión de otras Administraciones y deben ser concertadas entre el Gobierno del Principado de Asturias y dichas Administraciones. Por ejemplo, la organización del transporte metropolitano y urbano de forma integrada, que exige concertar con los Ayuntamientos cuestiones claves como las plataformas reservadas al transporte público en los principales accesos y rondas urbanas y las pautas del intercambio de los transportes interurbanos y urbanos en las grandes ciudades, más centradas en el campo de acción del Consorcio de Transportes de Asturias (CTA).

Por último, y redundando en el carácter de “Plan para la gestión” del PIMA, se debe destacar que éste se presenta en paralelo a la tramitación del Proyecto de Ley de Transportes y Movilidad Sostenible del Principado de Asturias, que fija como actor fundamental al CTA y prevé importantes instrumentos “en diferido” para la coordinación de los transportes, como son la determinación de las concretas infraestructuras y servicios de interés metropolitano o los Planes de Movilidad Sostenible - aunque eventual e inicialmente sean de responsabilidad municipal – que exige unos intensos niveles de concertación para el logro de una coordinación de la movilidad metropolitana y urbana aceptada por los actores institucionales y sociales afectados.

Si atendemos al articulado del citado Proyecto de Ley, son claves una serie de disposiciones para su adecuado enfoque en el presente PIMA. En primer lugar la propia definición de servicios e infraestructuras de interés metropolitano, que nace de la existencia del Área Central de Asturias, que exige la coordinación integrada del transporte público (art. 5.1), que lleva a que los servicios de interés metropolitano se deban identificar en la planificación del Principado de Asturias sobre movilidad o transporte público (art. 6.2). Por otro lado, todas estas infraestructuras y servicios de rango supralocal deben hacerse con procedimientos que respeten las competencias de las Administraciones implicadas (art. 9.2). Cabría concluir entonces en que siendo, por tanto, el PIMA un documento de naturaleza híbrida en cuanto a los múltiples propósitos de coordinación de las infraestructuras y servicios que persigue, ya antes señalados, no es obligado ni recomendable que señale expresamente las “infraestructuras y servicios de interés metropolitano” en el Área Central de Asturias, más allá de los que determina la propia futura Ley, como son los ferrocarriles. Y ello especialmente en lo que respecta a las principales líneas de transporte urbano en autobús – discriminando las que tienen rango metropolitano de las que no – por lo que todo este grupo de planteamientos deben ser concertados con otras Administraciones.

2. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN

En esta fase previa, el objetivo del presente documento es el de proveer a la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno del Principado de Asturias de una completa recopilación de toda la información disponible a utilizar en la redacción del Plan Director de Infraestructuras para la Movilidad de Asturias 2015-2030.

En una primera fase se recopiló toda la información que las Direcciones Generales de Infraestructuras y de Transporte y Movilidad de la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno del Principado de Asturias. En esta fase se recopilaron todo tipo de material (datos, informe, proyecto, anteproyecto, planes sectoriales, etc...) susceptible de ser consultado durante la redacción del PIMA 2015-2030.

En una segunda fase, se realizó una búsqueda de documentos y publicaciones, cuyo contenido pudiese ser de interés para los trabajos del Plan Director.

Cabe comentar que en esta fase de recopilación general de la información previa existente, lo es sin perjuicio que en fases posteriores y en análisis sectoriales concretos, dicha base documental sea susceptible de ser ampliada.

La información recabada ha sido agrupada en 5 grandes grupos:

- Carreteras.
- Ferrocarriles.
- Puertos
- Aeropuertos.
- Movilidad (Transporte Público).

Para cada documento recopilado se adjunta una ficha resumen en el que se identifica con claridad las principales características del mismo, entre las que figuran por una parte el sector, el equipo redactor y año de elaboración, y por otra las partes de documentos consultadas de cara a la redacción del PIMA.

Así mismo, en cuanto al análisis sectorial del transporte público¹, los datos del transporte de viajeros serán proporcionados por el Consorcio de Transporte de Asturias.

Además de la información clasificada con la metodología anterior, se han recopilado otros materiales, que si bien no son susceptibles de realizar la ficha pertinente, si que se encuentran almacenadas digitalmente para su consulta durante la redacción del documento. En este último punto figurarían los proyectos constructivos (en formato .dwg y .pdf) facilitados por la Consejería, de cara a su implementación y evaluación en el Modelo Digital de Tráfico de Asturias. En concreto estos proyectos son:

- Duplicación de las AS-17 “Túneles de Riaño” (Tramo I y II).
- Enlace AS-II con la Autovía A-66 (“Robledo”).
- Enlace AS-III con la Autovía A-66 (San Miguel de la Barreda).
- Corredor de Aller “Variante de Felechosa”.

¹ Así mismo, se ha tramitado la solicitud de demanda de las líneas de Ferrocarriles de Cercanías de FEVE y RENFE, al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

ANEXO 1 FICHAS DE RECOGIDA

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030



ESTUDIO INFORMATIVO PARA LA IMPLANTACIÓN DE UNA LÍNEA TRANVIARIA EN EL ÁREA CENTRAL DE ASTURIAS (PRIMER ANILLO)

Sector: **FERROCARRIL**

SEPTIEMBRE 2010

Autor:



U.T.E.

IyM INGENIERIA DE
INFRAESTRUCTURAS
Y MEDIO AMBIENTE

Destinatario:

CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Y MEDIO AMBIENTE

Documentos Consultados:

- **Anejo Nº 2: Estudio de demanda:**
 - Área de influencia.
 - Oferta de servicios.
 - Investigación de la demanda.
 - Zonificación del área de influencia.
 - Resultados obtenidos
- **Anejo Nº3: Modelización y Prognosis de Captación:**
 - Oferta de servicios de transporte público.
 - Matriz de Viajes.
 - Modelización de la captación de transporte público.
 - Modelización de la captación de transporte privado.
 - Resultados obtenidos.

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030



ESTUDIO INFORMATIVO DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE GUIADO SOBRE RAÍLES EN EL CORREDOR DE LA CUENCA DEL CAUDAL, UTILIZANDO INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

Sector: **FERROCARRIL**

NOVIEMBRE 2009

Autor:

U.T.E.



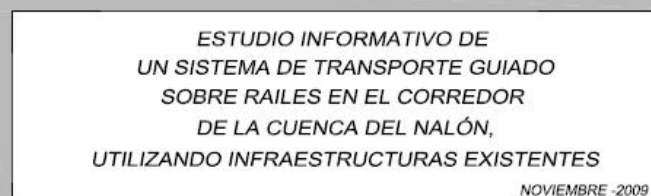
Destinatario:

CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Y MEDIO AMBIENTE

Documentos Consultados:

- **Anejo Nº 6: Estudio de demanda:**
 - Movilidad de la región.
 - Infraestructuras de transporte público actual.
 - Nuevas infraestructuras.
 - Resultados de las simulaciones.
 - Comparación de alternativas.
- **Anejo Nº7: Estudio de explotación:**
 - Tiempos de recorrido.
 - Propuesta de Explotación:
 - Capacidad de Transporte

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030



Convenio de Colaboración Específico entre el Instituto para la Reestructuración de la Minería del Carbón y Desarrollo Alternativo de las Comarcas Mineras (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo) y la Administración del Principado de Asturias para la "Redacción de Proyectos de Ingeniería y otras Asistencias Técnicas para Estudios y Proyectos Plataforma Tren-Tran en Zonas Mineras"	
Importe Financiado por el Instituto para la Reestructuración de la Minería del Carbón y Desarrollo Alternativo de las Comarcas Mineras (75%)	4.312.500 €
Importe Financiado por el Principado de Asturias (25%)	1.437.500 €



ESTUDIO INFORMATIVO DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE GUIADO SOBRE RAÍLES EN EL CORREDOR DE LA CUENCA DEL NALÓN, UTILIZANDO INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

Sector: **FERROCARRIL**

NOVIEMBRE 2009

Autor:

U.T.E .



Destinatario:



Documentos Consultados:

- **Anejo N°11: Matrices de Viajes:**
 - Zonificación.
 - Matriz de Viajes medios diarios de FEVE (2007)
 - Matriz de Viajes medios diarios de Cercanías (2007)
 - Matriz de Viajes medios diarios de autobús (2007)
 - Matriz de Viajes Captados del vehículo privado.

Informe 2011

**Observatorio del Ferrocarril
en España**



Documento de Trabajo Diciembre 2012



OBSERVATORIO DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA.
INFORME 2011

Sector: **FERROCARRIL**

DICIEMBRE 2012

Autor:



Documentos Consultados:

El documento en su totalidad, en especial:

- 2. Transporte de Viajeros:
- 2.1.3 Tráfico de Viajeros.
- 2.1.10. Tráfico de larga distancia por estaciones.
- 2.1.11 Tráfico de viajeros de larga distancia por ciudades.
- 2.1.12 Tráfico de viajeros de larga distancia en los principales rutas de origen y destino.
- 2.3.1.3 Tráfico de cercanías Renfe por Ciudades 2005-2011.
- 3.5 Flujos de tráfico de Mercancías. (3.5.1.1. Toneladas Netas entradas y expedidas por provincias)
- 3.6 Tráfico Ferroportuario (3.6.1 Tráficos con origen o destino los puertos)

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030



MEMORIA ANUAL DEL PUERTO DE GIJÓN 2010. **DATOS ESTADÍSTICOS**

Sector: **MARÍTIMO**

DICIEMBRE 2010

Autor:



Destinatario:



Documentos Consultados:

- **Apartado 3: Estadísticas de Tráfico**
 - Tráfico de pasaje
 - Buques
 - Mercancías, toneladas
 - Tráfico interior, toneladas
 - Avituallamientos
 - Pesca capturada
 - Tráfico de contenedores
 - Resumen general de tráfico marítimo
 - Tráfico terrestre
- **Apartado 7: Líneas marítimas regulares**

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030



MEMORIA ANUAL DEL PUERTO DE AVILES 2010. **DATOS ESTADÍSTICOS**

Sector: **MARÍTIMO**

DICIEMBRE 2010

Autor:



Destinatario:



Documentos Consultados:

- **Apartado 3: Estadísticas de Tráfico**
 - Tráfico de pasaje
 - Buques
 - Mercancías, toneladas
 - Tráfico interior, toneladas
 - Avituallamientos
 - Pesca capturada
 - Tráfico de contenedores
 - Resumen general de tráfico marítimo
 - Tráfico terrestre
- **Apartado 7: Líneas marítimas regulares**

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030



MEMORIA ANUAL DEL PUERTO DE GIJÓN 2011. **DATOS ESTADÍSTICOS**

Sector: **MARÍTIMO**

DICIEMBRE 2011

Autor:



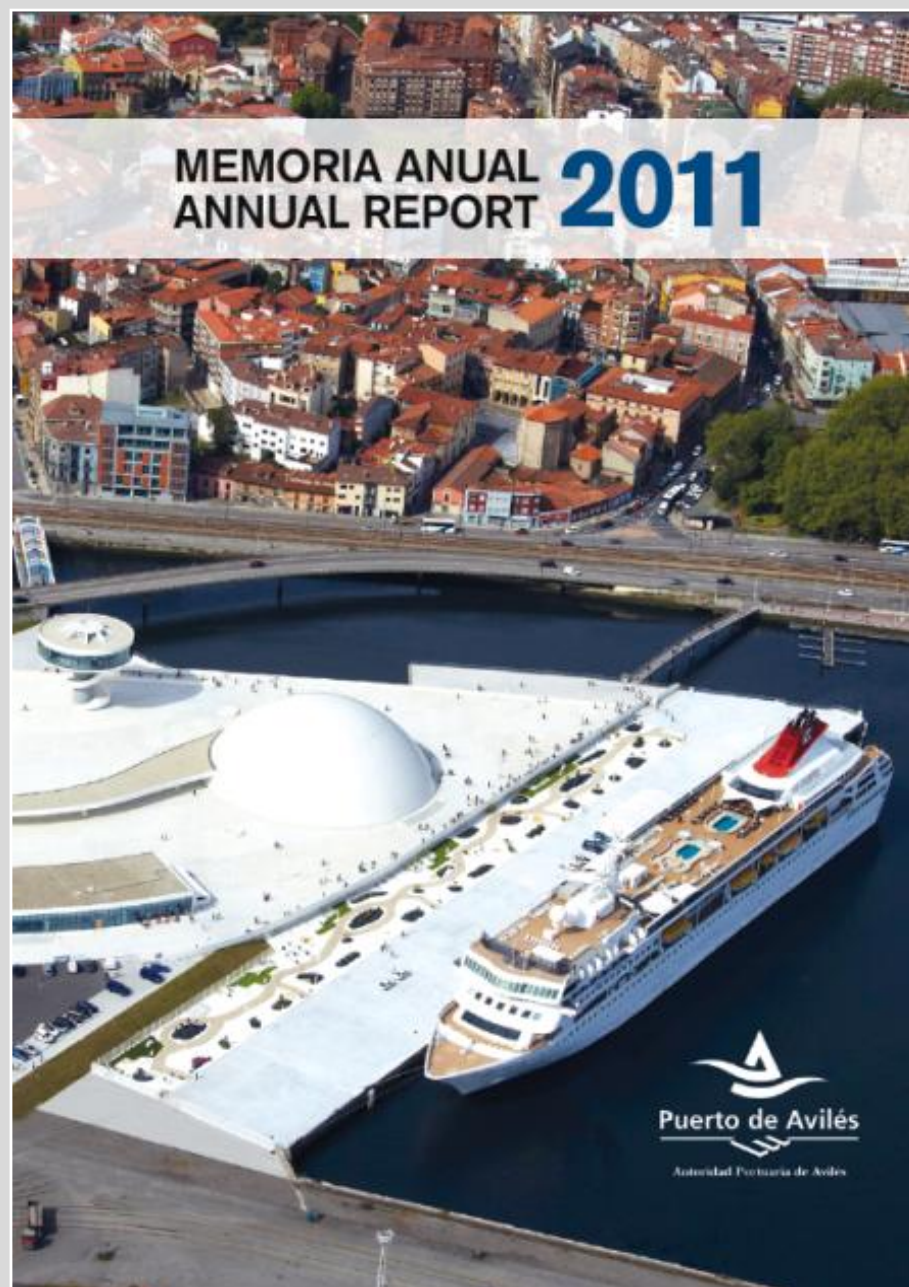
Destinatario:



Documentos Consultados:

- **Apartado 3: Estadísticas de Tráfico**
 - Tráfico de pasaje
 - Buques
 - Mercancías, toneladas
 - Tráfico interior, toneladas
 - Avituallamientos
 - Pesca capturada
 - Tráfico de contenedores
 - Resumen general de tráfico marítimo
 - Tráfico terrestre
- **Apartado 7: Líneas marítimas regulares**

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030



MEMORIA ANUAL DEL PUERTO DE AVILÉS 2011. **DATOS ESTADÍSTICOS**

Sector: **MARÍTIMO**

DICIEMBRE 2011

Autor:



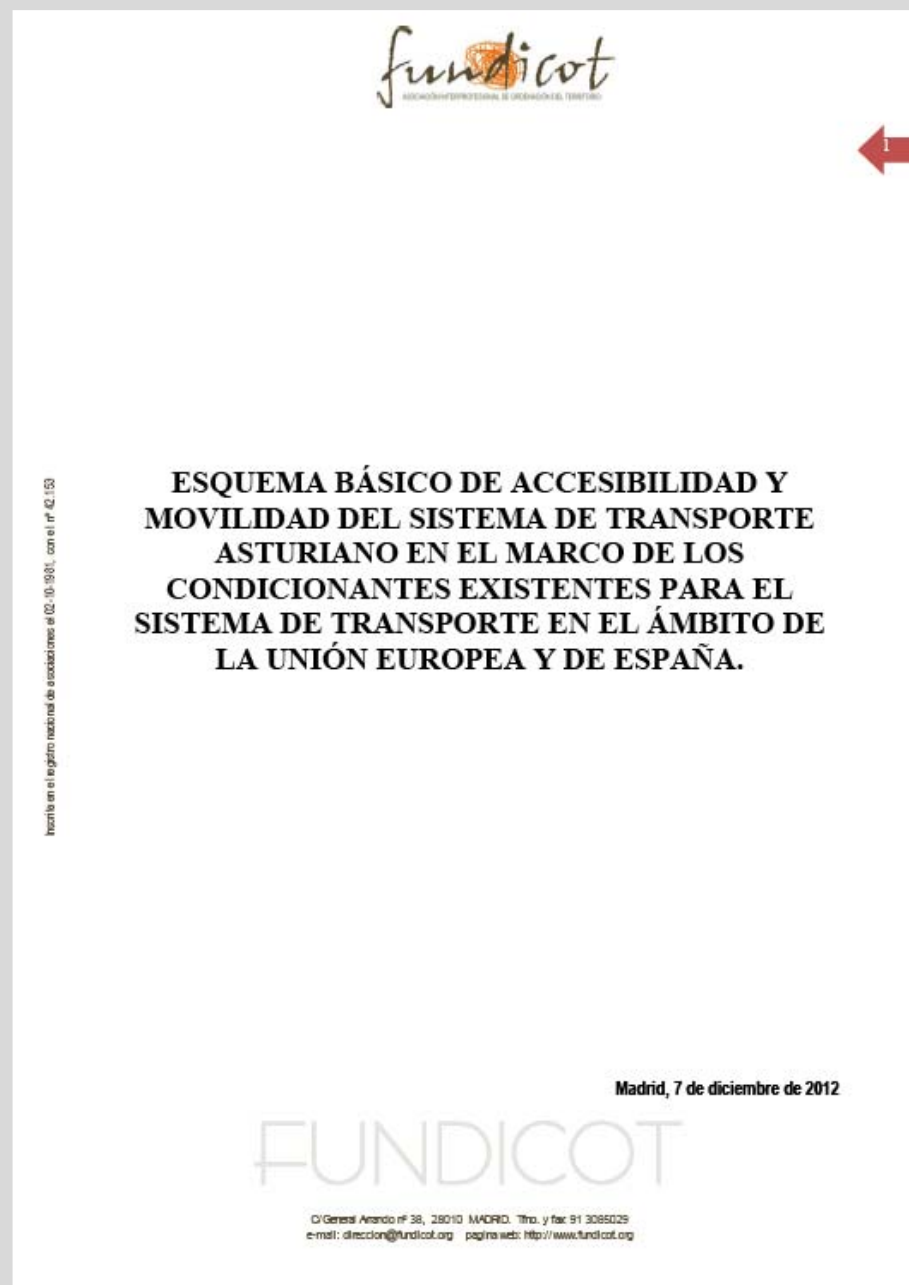
Destinatario:



Documentos Consultados:

- **Apartado 3: Estadísticas de Tráfico**
 - Tráfico de pasaje
 - Buques
 - Mercancías, toneladas
 - 4Tráfico interior, toneladas
 - Avituallamientos
 - Pesca capturada
 - Tráfico de contenedores
 - Resumen general de tráfico marítimo
 - Tráfico terrestre
- **Apartado 7: Líneas marítimas regulares**

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030



ESQUEMA BÁSICO DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE ASTURIANO EN EL MARCO DE LOS CONDICIONANTES EXISTENTES PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE EN EL ÁMBITO DE LA UNIÓN EUROPEA Y DE ESPAÑA.

Sector: **MOVILIDAD** (Transporte Público)

DICIEMBRE 2012

Autor:



Destinatario:

CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Y MEDIO AMBIENTE

Documentos Consultados:

El documento en su totalidad:

- 1. Introducción.
- 2. Condicionantes globales y particularización del contexto europeo.
- 3. Condicionantes derivados de la política competitiva y sostenible (Libro Blanco COM 2011/144).
- 4. Transformación del sistema de Transporte y situación del mismo en España. Consecuencias sobre el Principado de Asturias.
- 5. Conclusiones y Recomendaciones Finales.

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030



PLANIFICACIÓN Y PROSPECTIVA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN ESPAÑA 2015-2025 Y SUS EFECTOS SOBRE EL PRINCIPADO DE ASTURIAS

Sector: **MOVILIDAD** (Transporte Público)

ENERO 2013

Autor:



Destinatario:

CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Y MEDIO AMBIENTE

Documentos Consultados:

El documento en su totalidad:

- 1. Introducción al marco planificador del transporte en España. La Estrategia Española de Movilidad Sostenible.
- 2. Condicionantes derivados del contexto europeo.
- 3. Planes y políticas de transporte en España hasta 2012.
- 4. Prospectiva del sistema de transportes español a medio y largo plazo y su incidencia sobre el Principado de Asturias.

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL ÁREA METROPOLITANA DE ASTURIAS

Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras
del Principado de Asturias.

(Borrador de enero de 2007)

1

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL ÁREA METROPOLITANA DE ASTURIAS

Sector: **MOVILIDAD** (Transporte Público)

ENERO 2007

Autor:

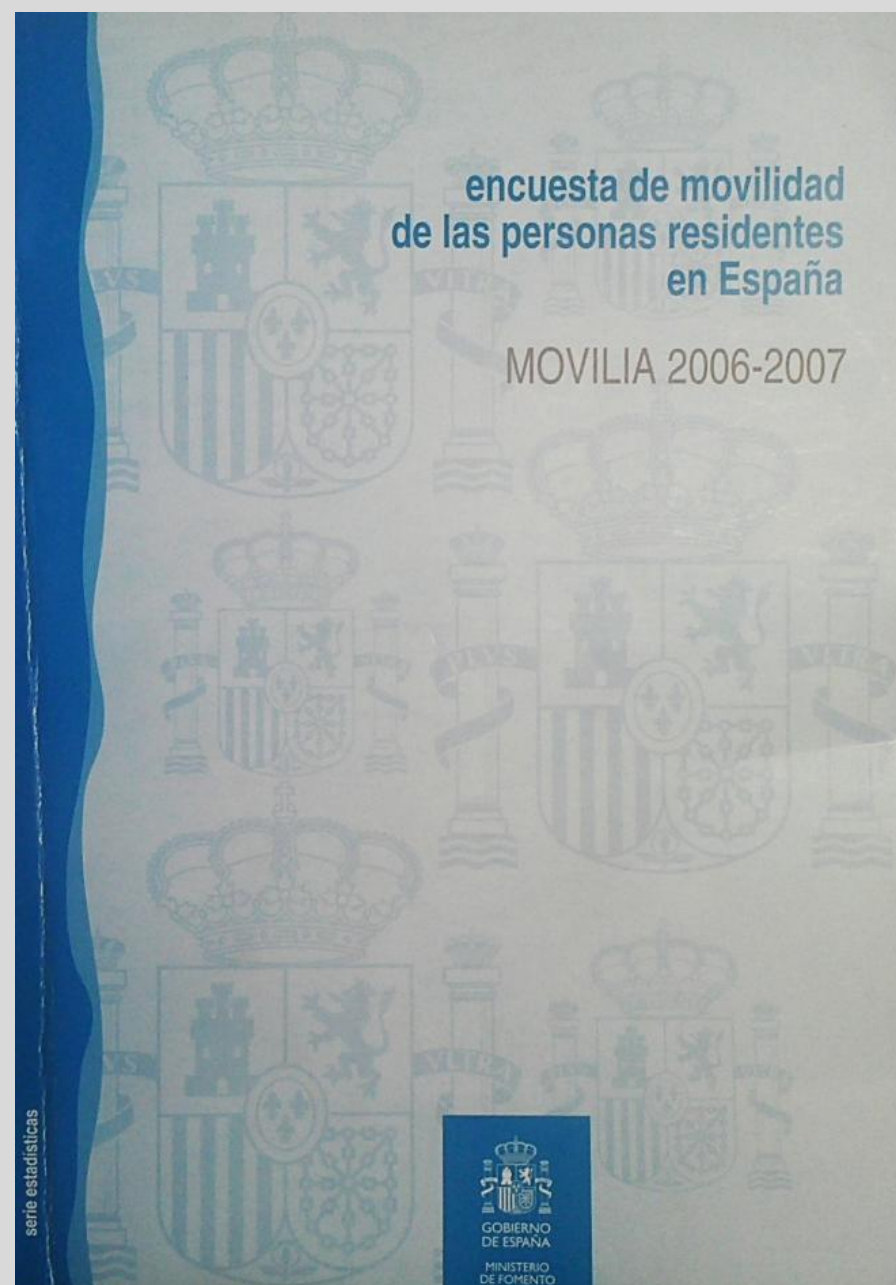
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Y MEDIO AMBIENTE

Documentos Consultados:

El documento en su totalidad:

- 1. Presentación y Objetivos del PMS.
- 2. El territorio y la Movilidad en el área metropolitana de Asturias.
- 3. El territorio y la movilidad en el área metropolitana de Asturias.
- 4. Acciones e instrumentos de Gestión del PMS.
- Anexo: Catálogo de medidas tipo de actuación.

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030



ENCUESTA DE MOVILIDAD DE LAS PERSONAS RESIDENTES EN ESPAÑA. MOVILIA 2006-2007.

Sector: **MOVILIDAD** (Transporte Público)

2008

Autor:



Documentos Consultados:

El documento en su totalidad en aquellos datos referidos al Principado de Asturias:

- **II. Principales resultados de la movilidad cotidiana:**
 - 1. Movilidad de la Población.
 - 2. Motivos de los desplazamientos.
 - 3. Modo principal de los desplazamientos.
 - 4. Características temporales de los desplazamientos.
 - 5. Movilidad a los centros de trabajo y estudio
- **III. Principales resultados de la movilidad de Larga Distancia**
 - Viajes analizados.
 - Viajes a más de 50 Km
 - Viajes a centros habituales de trabajo y estudios de más de 50 Km
 - Viajes a menos de 50 Km con pernoctación.
 - Flujos interregionales.
- **IV. Tablas estadísticas**
 - Índice de tablas.
 - Tablas de movilidad cotidiana.
 - Tablas de movilidad Larga Distancia

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030



OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD **METROPOLITANA (INFORME OMM-2010)**

Sector: **MOVILIDAD** (Transporte Público)

JUNIO 2012

Autor:



Destinatario:

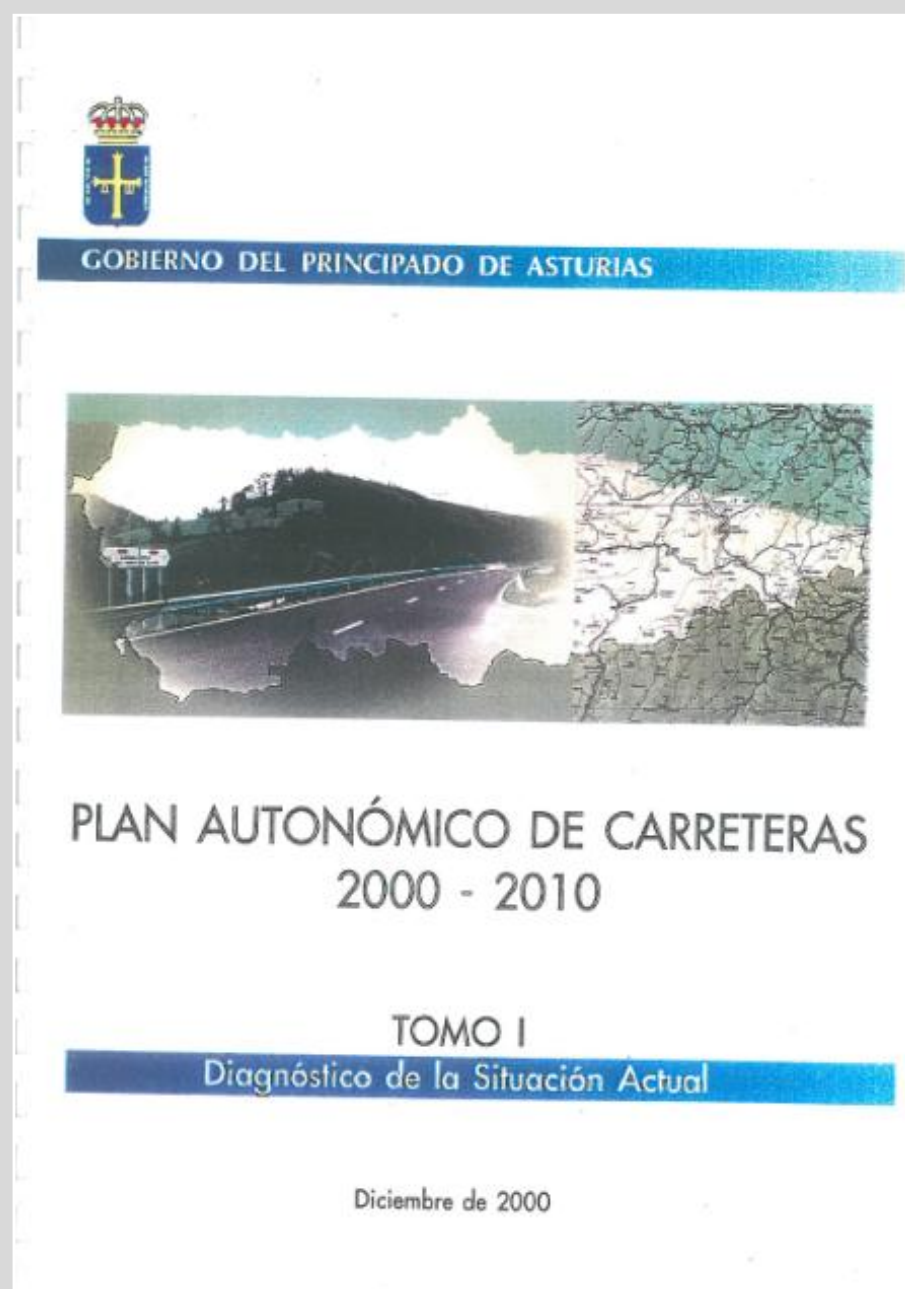


Documentos Consultados:

El documento en su totalidad en aquellos datos referidos al Principado de Asturias:

- 2. Revisión de documentación europea
- 3. Descripción de las áreas metropolitanas analizadas
- 4. Movilidad y demanda de transporte público
- 5. Oferta de transporte
- 6. Tarifas y financiación del transporte público
- 7. Evolución de indicadores 2002-2010
- 8. Actuaciones en el sistema de transporte urbano y metropolitano
- 9. Movilidad y medio ambiente urbano
- 10. Reducción de emisiones debido a la implantación de medidas de transporte

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030



PLAN AUTONÓMICO DE CARRETERAS 2000-2010

Sector: **CARRETERAS**

DICIEMBRE 2000

Autor:



Destinatario:

CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Y MEDIO AMBIENTE

Documentos Consultados:

El documento en su totalidad:

- TOMO I Diagnostico situación actual Dic-2012.
- TOMO II Objetivos, Criterios y Propuesta Actuación Dic. 2012
- Avance Memoria Resumen Junio 2000.

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030



PROGRAMA DE ACTUACIÓN TERRITORIAL DE CARRETERAS 2010-2020

Sector: **CARRETERAS**

ABRIL 2010

Autor:



U.T.E.



Destinatario:

CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Y MEDIO AMBIENTE

Documentos Consultados:

El documento en su totalidad:

- Documento Avance Abril de 2010.
- Necesidades de intervención 12-12 - 2011.
- Documento Borrador Agosto 2010.

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030

 Gobierno del Principado de Asturias Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente servicio de programación y seguridad vial						
IMD y % pes. Año 2.012						
Nº	Estación	ubicación	año 2012			% pes.
		(PK)	IMD	IMDp		
1	AS-I-003	3,960	14.018	1.238		8,83
2	AS-I-012	12,890	24.933	1.987		7,97
3	AS-I-015	15,700	21.608	1.430		6,62
4	AS-I-022	22,650	21.584	1.204		5,58
5	AS-I-026	26,000	23.093	1.905		8,25
6	AS-I-031	31,850	23.111	1.551		6,71
7	AS-II-001	1,020	31.739	2.088		6,58
8	AS-II-002	2,750	27.549	1.333		4,84
9	AS-II-004	4,910	27.920	1.703		6,10
10	AS-II-006	6,720	21.802	2.108		9,67
11	AS-II-008	8,450	18.822	2.720		14,45

T.C.A E I.M.D. AUTONÓMICAS 2012

Sector: **CARRETERAS**

2012

Autor:

SERVICIO DE PROGRAMACIÓN Y
SEGURIDAD VIAL

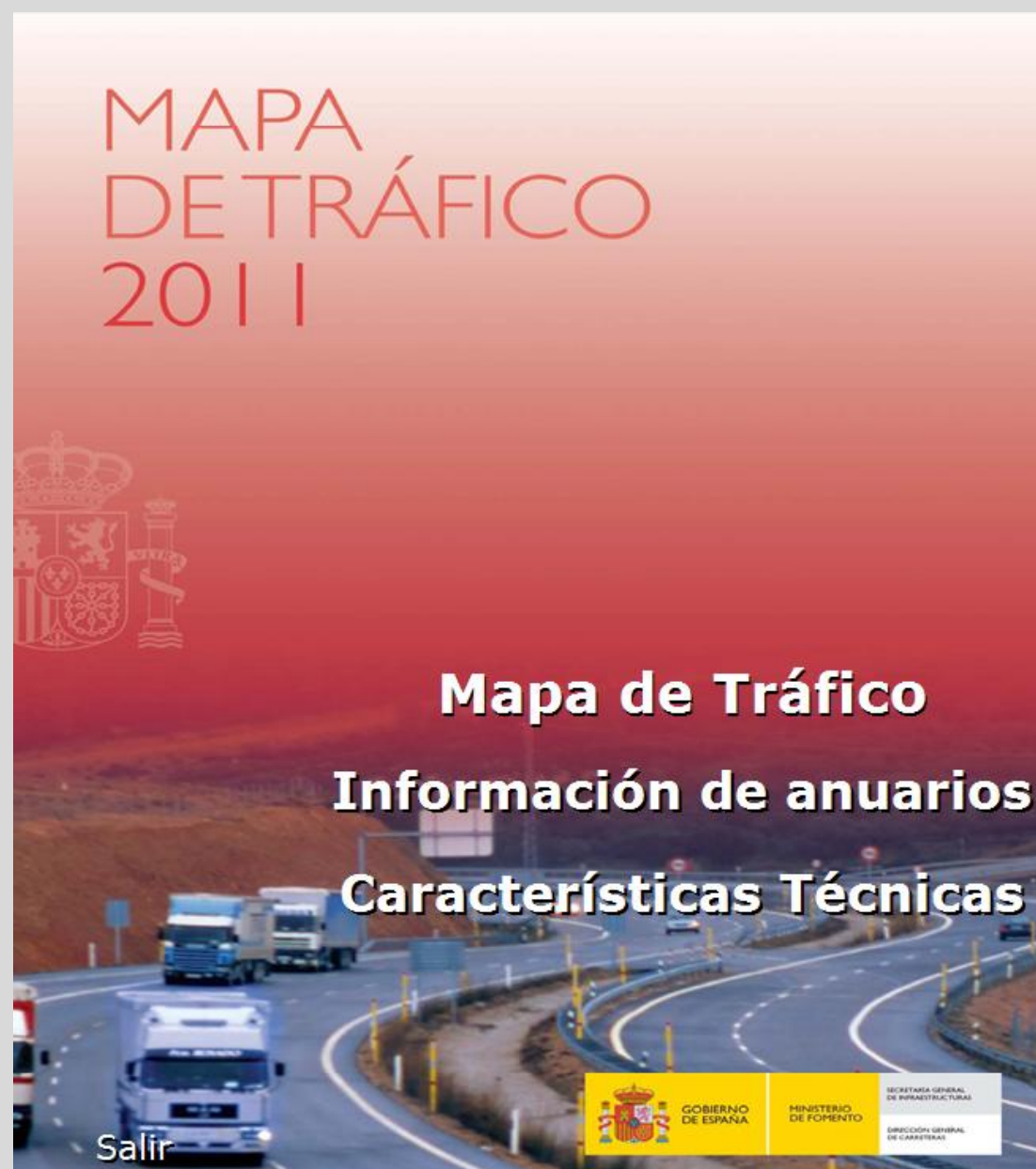
Destinatario:

CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Y MEDIO AMBIENTE

Documentos Consultados:

El documento en su totalidad

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030



MAPA DE TRÁFICO 2011

Sector: **CARRETERAS**

2012

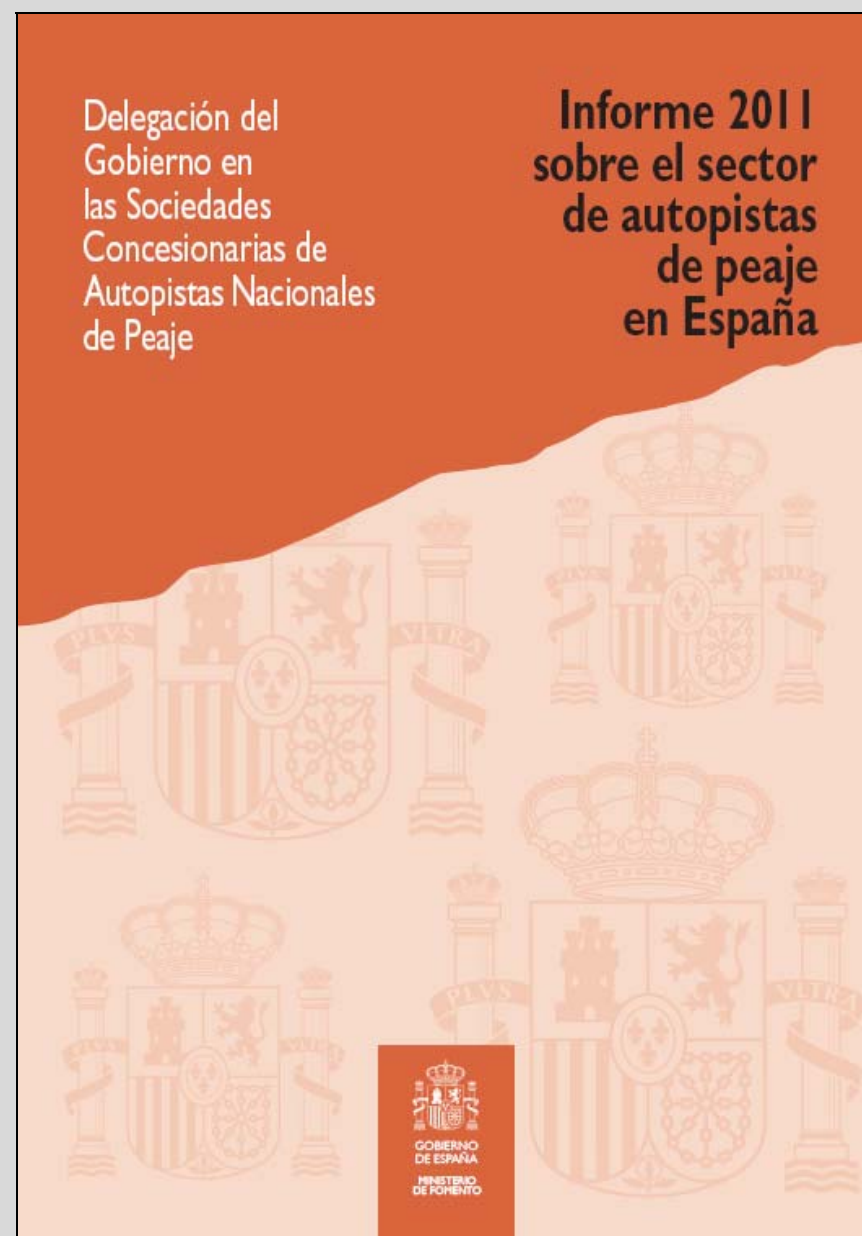
Autor:



Documentos Consultados:

- Detalle de accidentes en la Red Estatal de Carreteras en el Principado de Asturias.
- Detalles, Coeficientes y Congestión Red Estatal de Carreteras en el Principado de Asturias.
- Histórico de Intensidades Vehiculares en la estaciones de aforo.

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030



INFORME 2011 SOBRE EL SECTOR DE AUTOPISTAS DE PEAJE EN ESPAÑA

Sector: **CARRETERAS**

2012

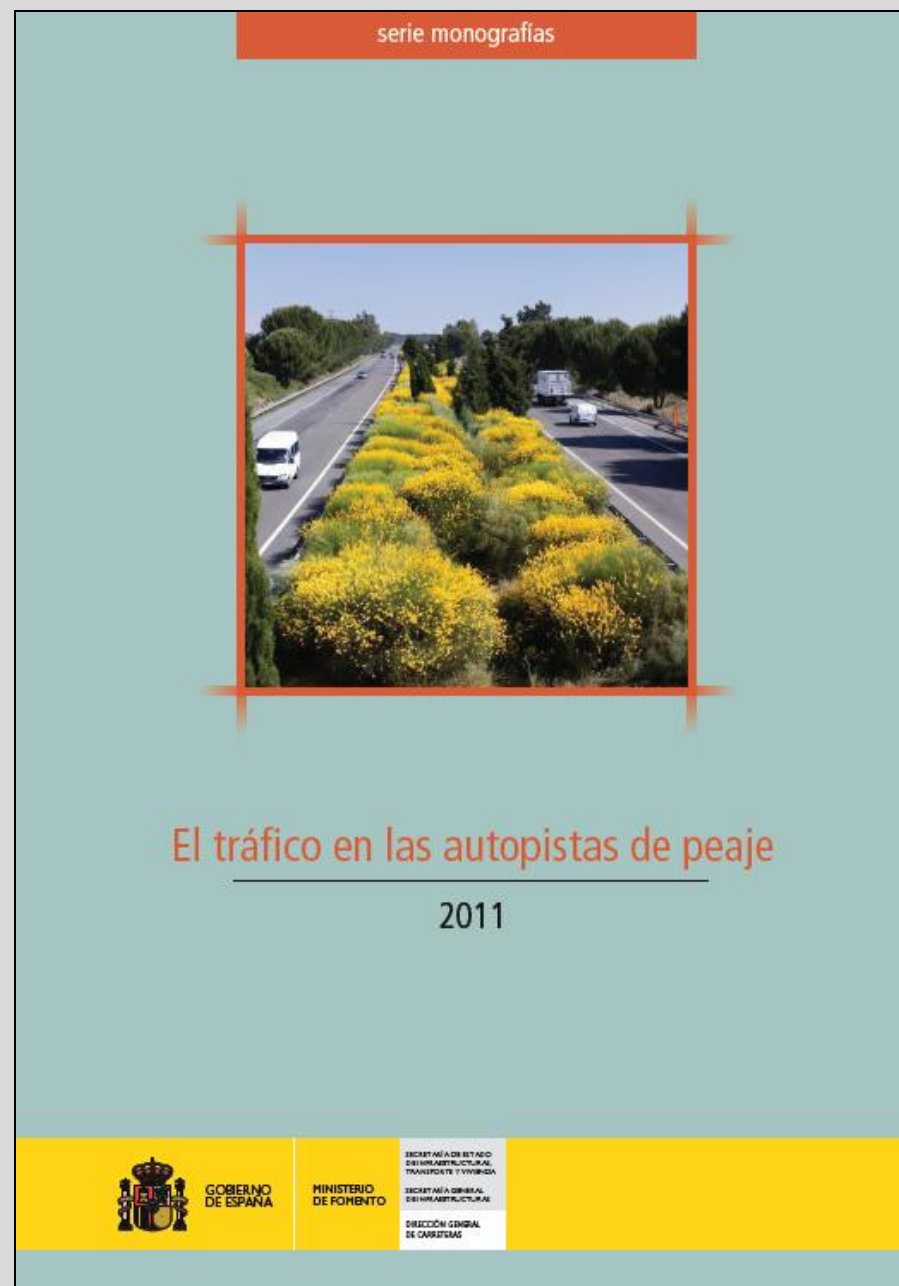
Autor:



Documentos Consultados:

Los datos referentes a los tráficos registrados en la AP-66 (Autopista Concesionario Astur-Leonesa SA-Aucalsa) y demás información de la citada infraestructura

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030



EL TRÁFICO EN LAS AUTOPISTAS DE PEAJE 2011

Sector: **CARRETERAS**

2012

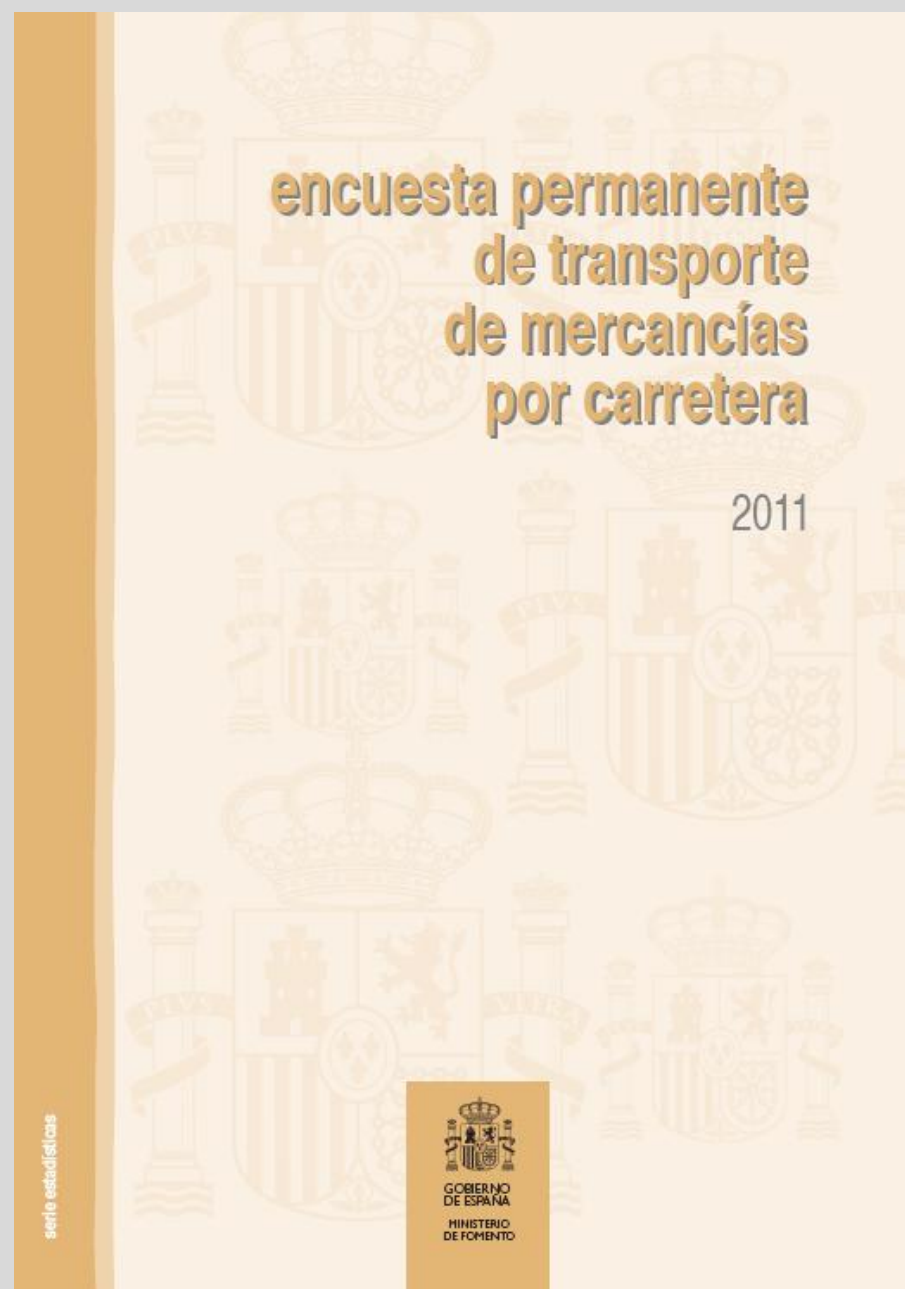
Autor:



Documentos Consultados:

Los datos referentes a los tráficos registrados en la AP-66 (Autopista Concesionario Astur-Leonesa SA-Aucalsa)

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030



ENCUESTA PERMANENTE DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA 2011.

Sector: **CARRETERAS**

2012

Autor:



Documentos Consultados:

El documento en su totalidad en aquellos datos referidos al Principado de Asturias:

- **I. Comentarios de resultados:**
 - Principales resultados.
 - Evolución de las cifras del transporte.
 - Flujos regionales
 - Tipología de las mercancías transportadas.
- **II. Mapas**
 - Índice de Mapas:
 - M1. Operación con carga con origen y destino el Principado de Asturias
 - M2. Mercancías transportadas con origen o destino el Principado de Asturias
 - Balance del transporte:
 - M3. Balance del transporte en el Principado de Asturias por grupos de mercancías (toneladas expedidas- toneladas recibidas).
 - Flujos interregionales con origen y con destino en cada comunidad autónoma
 - M6. Principado de Asturias
- **III. Tablas estadísticas**

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030

 Inicio | Ayuda | Contacto

Estadísticas tráfico

i Evolución del tráfico Esta usted en: Evolución del tráfico

 Compare las principales magnitudes estadísticas de los últimos años. Una visión general de periodos anuales

Buscador de Evolución del tráfico

Tipo de consulta
1. Pasajeros

Elegir Año para mostrar evolución
Año 2011

Aeropuerto Base
Todos

Clase
Todos

Tráfico
Todos

Servicio
Todos

Buscar

Nota: En el combo de Clase, UE Schengen y UE No Schengen para años anteriores a 2005, la información está agrupada en UE Schengen.

 GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO

[Inicio](#) | [Informes Mensuales](#) | [Informes Anuales](#) | [Tráfico del año en curso](#) | [Tráfico por año](#) | [Evolución del tráfico](#)
Copyright © 2013 Aena Aeropuertos S.A. | [Administración Electrónica](#) | [Aviso legal](#)

ESTADÍSTICAS AENA 2012

Sector: **AEROPUERTOS**

2012

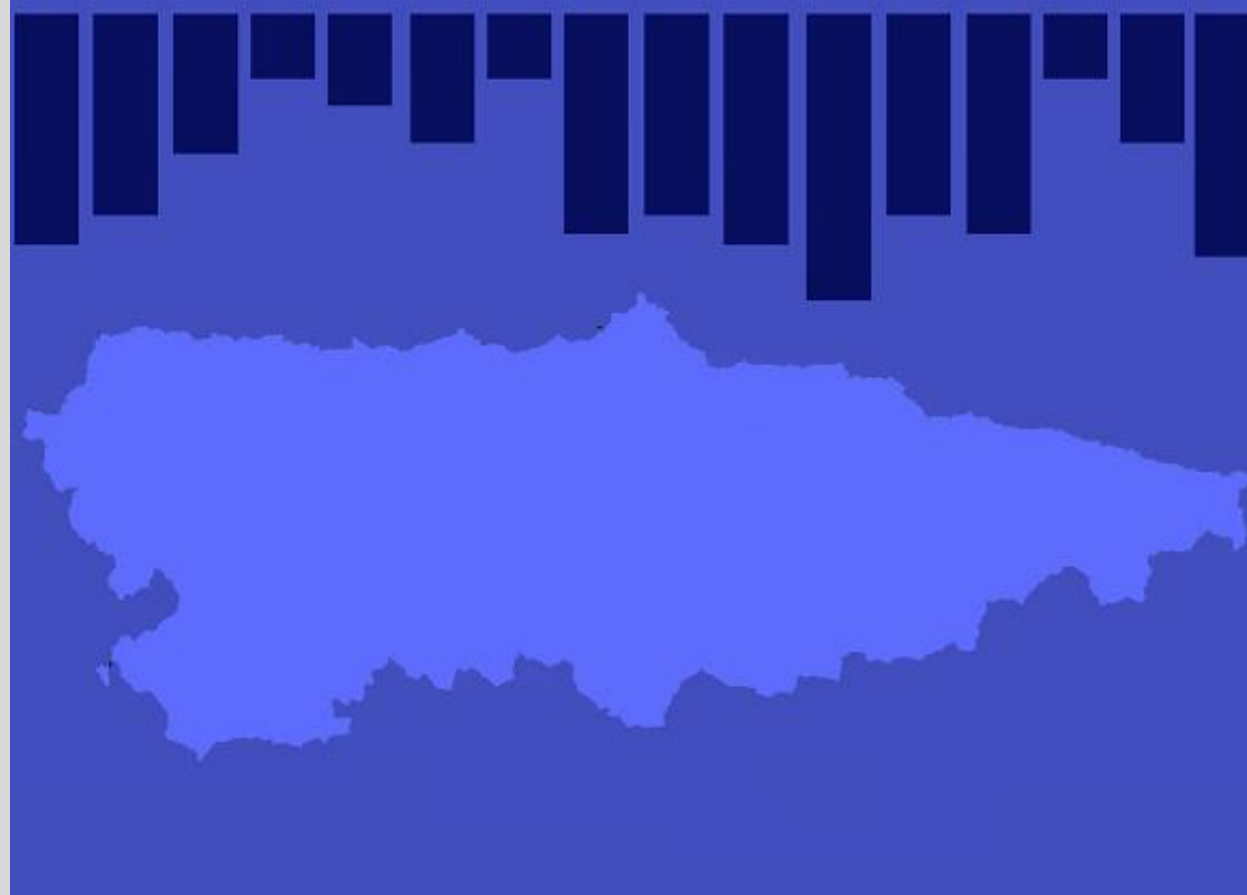
Autor:



Documentos Consultados:

Los datos referentes a los tráficos registrados en el Aeropuerto de Asturias y su evolución histórica.

Anuario Estadístico de Asturias



SADEI (SOCIEDAD ASTURIANA DE ESTUDIOS INDUSTRIALES)

Sector: **VARIOS**

2012

Autor:



Documentos Consultados:

- Movimiento de buques en el puerto de Avilés
- Movimiento de buques en el puerto de Gijón
- Movimiento de mercancías en el puerto de Avilés
- Movimiento de mercancías en el puerto de Gijón
- Tráfico ferroviario (RENFE)
- Tráfico ferroviario (FEVE)
- Movimiento del aeropuerto de Asturias
- Transporte interior de mercancías por carretera
- Transporte urbano por autobús

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE **EN ESPAÑA RTT-E**

Sector: **VARIOS**

2012

Autor:



Documentos Consultados:

Análisis del posicionamiento del Principado de Asturias dentro de la RTT-E en cuanto a:

- Red básica de ferrocarril en los corredores de mercancías (Pajares y Subcantábrico), corredores de viajeros (Pajares) y corredores mixtos (Pajares);
- Red básica de carreteras (Autovía del Cantábrico),
- Red global de puertos (Gijón y Avilés) y aeropuertos (Aeropuertos de Asturias) y otros corredores a desarrollar.